ŻEGLARZ POLSKI

Le navigateur polonais — The Polish Sailor

PRZEGLĄD TYGODNIOWY

Poświęcony sprawom żeglugi morskiej i rzecznej ze szczególnem uwzględnieniem potrzeb i zadań żeglugi polskiej.



Redakcja i administracja: TCZEW, ul. Hallera 17. Adres pocztowy: Tczew „Żeglarz Polski“. — Konto: P. K. O. 170 044. Wszystkie materjały i artykuły umieszczone w piśmie są płatne. Rękopisów redakcja nie zwraca.

PRENUMERATA: Rocznie w kraju 4 zł, zagranicą 7 zł; Półrocznie w kraju 2 zł, zagranicą 4 zł; Kwartalnie w kraju 1 zł, zagranicą 2 zł. Prenumeratę prosimy wpłacać na konto P. K. O 170 044, lub przekazem pocztowym pod adresem administracji pisma w Tczewie.

Na I. kwartał 1926 r. można abonować „Żeglarza Polskiego“ również na poczcie.

Prenumerata „Żeglarza Polskiego“ wraz z miesięcznikiem ilustrowanym „Morze“, wynosi 8 zł 50 gr, które przekazywać należy do administracji „Żeglarza Polskiego“.

Cena 10 gr.

Komitet redakcyjny: J. R. Klejnot; inż. Fr. Fojut; inż. mor. A. Ciechanowski.

Nr. 8. Rok wydania piąty. | **TCZEW, dnia 27 lutego 1926 r.** | Ogólnego zbioru **Nr. 120**

Z powodu pierwszej podróży motorowego okrętu „Asturias“.

Wczoraj wyruszył z Southamptonu w swą pierwszą podróż do Ameryki Południowej okręt motorowy angielski „Asturias“ towarzystwa The Royal Mail and Pacific Lines. Statek ten jest osobowo-towarowy, o wyporności 32,000 ton. Jestto pierwszy wielki motorowiec dla osobowego ruchu na Atlantyku. Południowa Ameryka jak wiadomo nie posiada własnego węgla, wobec tego kierunek Europa-Południowa Ameryka nadaje się znakomicie dla żeglugi motorowców. To też warto bliżej się zastanowić nieco na urządzeniu tego olbrzyma, który ma skutecznie konkurować na linji południowo-amerykańskiej ze statkami francuskich, włoskich, niemieckich i holenderskich linji.

Długość statku wynosi bez 5 centymetrów 200 metrów, szerokość 25,8 m. wysokość 13,7 m. Stewa przednia jest pionowa, rufa jest okrągła typu krążowników. „Asturias“ posiada jedenaście poprzecznych grodzi, dno podwójne ciągnie się przez całą długość statku. W dnie tem umieszczone są: balast wodny i zapasy słodkiej wody.

Maszynerja statku składa się z 2 motorów Diesla ośmiocylindrowych czterotaktowych i podwójnego działania, systemu Harland-Burmeister i Wain. Moc obu motorów: po 10,000 KM przy 115 obrotach na minutę. Wszystkie pomocnicze maszyny i windy są poruszane elektrycznie.

Aparat sterowy jest poruszany „hydro-elektrycznie“.

Pomieszczenia statku obliczone są na 1,800 podróżnych 1, 2 i 3 klasy. Na statku znajdują się liczne urządzenia ku wygodzie a nawet zbytkowi pasażerów. Znajdują się na nim między innemi: sala tańca, czytelnia, ogród zimowy, palarnie, basen do pływania, salon rekreacyjny dla dzieci, sala gimnastyczna itd.

Statek ten jest zbudowany wraz z motorami na stoczni Harland i Wolff w Belfaście i jest pierwszym z dwu statków siostrzanych tego typu, zamówionych na stoczni. Ciekawa osobliwością statku są dwa niskie, lecz ogromnych wymiarów kominy. Te kominy obliczone są oczywiście na psychologię pasażerów, których należy uspokoić przy wsiadaniu na statek motorów: skoro kominy są jeszcze dwa razy grubsze niż na parowcu, więc zapewne przejazd będzie bezpieczny i solidny.

Dziś wśród większych statków motorowych tylko frachtowe jeżdżą bez kominów. Komin jest potrzebny dla reklamy (dwa lub trzy lepiej niż jeden), a do tego jest uważany za upiększenie!

Na końcu kilka uwag, dla zapobieżenia mylnym wnioskiom. Czy statki motorowe są doskonalsze, „nowocześniejsze“ od najnowszych parowców? Dotychczas nic jeszcze nie przemawia za tem, ażeby tak było. W pewnych warunkach i na pewnych linjach statki motorowe mają lepszą przyszłość niż parowe. Temi warunkami są: brak węgla na brzegach niektórych mórz a nawet oceanów (Pacyfik), oraz obfitość ropału w tych właśnie okolicach. Linje Pacyfiku, Dalekiego Wschodu, zachodniego brzegu obu Ameryk doznają szybkiego rozwoju motorowców, nie wyłączając największych. W żegludze północno atlantycki, oraz północno i zachodnio-europejskiej motorowiec nie ma wielkich szans powodzenia, gdyż węgiel jest tu w obfitości i się kalkuluje dla statków najtaniej na całej kuli ziemskiej.

Żegluga do Południowej Ameryki i z Europy przez kanał Suezki do Indji, Australji, Chin i Japonji daje również niezłe szanse dla motorowców. Zwłaszcza żegluga do wschodniej Azji coraz częściej jest wykonywana przez motorowce. Ku Ameryce Południowej żegluga motorowców z Europy jest rozwinięta znacznie mniej, wobec czego uruchomienie wielkiego motorowca osobowo-towarowego „Asturias“ na linji Southampton-Buenos Aires jest zjawiskiem donioslem. Wkrótce również Włosi uruchomią wielkie motorowce na linji Genua—Buenos-Aires.

Gdyby próby te dały jaknajlepsze rezultaty, co jest prawdopodobne, nie należy przenosić nauki tej na stosunki żeglugi europejskiej.

Gdybyśmy mieli na widoku w bliższym czasie rozpocząć własną komu-

nikację z Ameryką Południową, zaleciłby można jeden statek motorowy, (na 2 lub trzy statki tej linji), jednak w żegludze europejskiej zalecać można wciąż jeszcze tylko statki parowe na zastosowanie motorowych należy mieć jakieś specjalne przyczyny, zależne od miejscowych warunków.



Nasza marynarka wojenna.

Podróż zimowa torpedowców na Bałtyk Północny.

Torpedowce nasze „Podhalanin" i „Krakowiak" wróciły z pomyślnej podróży krążowniczej która odbyły w styczniu na Bałtyk północny. Podróż odbyła się podczas trudnych warunków i przy silnych mrozach, pod dowództwem kdr. por. Frankowskiego. Statki powróciły na swe stanowiska zimowe w Gdańsku w stanie częściowo obmarzniętym. Ta podróż świadczy chlubnie o całorocznej sprawności i nieprzerwanej pracy w naszej marynarce wojennej.

Nieuznanie wyroku gdańskiego sądu morskiego.

W sprawie zderzenia dn. 12. 11. ub. r. w porcie gdańskim parowca duńskiego „Laura Maersk" z polskim torpedowcem „Ślązak" wygłosił ostatecznie gdański sąd morski wyrok, uznający torpedowiec polski za winny zderzenia. Tendencyjność wyroku wyraża się już w tem, że załoga torpedowca przesłuchana nie była. Wobec tego poczynione mają być kroki ku temu, ażeby wyrok nie mógł mieć żadnego zastosowania, a to w ten sposób, że wypadek zostanie rozpatrzony wspólnie przez władze polskie i duńskie bez pośrednictwa urzędów gdańskich. Szkoda tylko, że nie znaleziono formy, któraby odrazu pozwoliła zejść się stronom bez niepożądanego i ubliżającego naszej marynarce wojennej pośrednictwa gdańskiego.

Kronika portowa.

Budowa portu w Gdyni.

W dniu 22 b. m. jeden z kafarów firmy Hojgaardt i Schultz pracujących przy wewnętrznej części molo południowego został ponownie uruchomiony. Drugi kafar, należący do firmy TRI, pracuje na dwie zmiany bez przerw przy budowie portu wojennego.

Stan lodów na zatoce Puckiej.

W końcu ubiegłego tygodnia zatoka Pucka została całkowicie zwolniona od lodów, dzięki czemu wznowiła się komunikacja zapomocą kutrów między Puckiem a wioskami rybackiemi na Helu.

Z prasy.

Jak rozpoczynać przedsiębiorstwo żeglugi frachtowej?

W „Świecie Kupieckim" p. Adam Gostomski (Nowy York) obszernie omówił p. t. „W sprawie polskiej floty handlowej" perspektywy żeglugi frachtowej pod własną banderą. Autor rozpatruje konkretnie sprawę założenia „Zachodniej Polskiej Żeglugi Morskiej" na tle obecnego położenia światowej żeglugi morskiej. Najciekawszy jest rozdział p. t. „ekonomiczne znaczenie projektu". W ogólnych rozważaniach swych autor niedocenia przyszłości żeglugi z portów bałtyckich, może nieco pod wpływem rozmachu żeglugi amerykańskiej. Fakta i statystyka jednak mówią co innego.

Oto konkretne rady autora:

Warunki od których spełnienia zależeć będzie w dużej mierze stopień zyskowności przedsiębiorstwa żeglugi morskiej.

1. Możność nabycia statku(ów) za wyjątkowo niską cenę i na wyjątkowo dogodnych warunkach aby coroczna pozycja procentów i amortyzacji była jak najniższa.

2. Możliwie jak najlepszy stan używalności nabytych statków, aby ograniczyć do minimum coroczne koszty reparacji i odkreśleń na fundusz renowacyjny.

3. Zapewnienie sobie dostatecznego kapitału obrotowego.

4. Zdobycie zdolnego i wytrawnego kapitana i oficerów stojących na wysokości zadania oraz skompletowanie jak najlepszej załogi doświadczonej w żegludze i pełnej lojalności dla pracodawcy.

5. Upewnienie się zgóry co do możliwości mniej lub więcej stałego zapełniania miejsca ładunkowego zarówno w porcie krajowym jak w portach przeznaczenia i zdobycie zdolnego, wytrawnego i ustosunkowanego w świecie urzędnika powołanego do zdobywania ładunku.

6. Upewnienie się zgóry że po wzięciu wszystkich możliwych danych pod uwagę, próbna, a ostrożna, kalkulacja dochodów i wydatków wyda pomyślny sąd o zyskowności przedsięwzięcia:

Autor radzi dla początku interes maklerski i wynajem okrętów.

Wynajem okrętów ma tę dobrą stronę, że oszczędza przedsiębiorcy żeglugowemu całego ryzyka zwiazanego z posiadaniem własnych statków. Natomiast istnieje w związku z tem inne niebezpieczeństwo. Mianowicie, ogromną trudność, zwłaszcza dla nowicjusza, orjentowania się we wszystkich skomplikowanych klauzulach „charter'ów" i przewidzenia wszystkich możliwych praktycznych wypadków. Prowadzi to często do rozbieżności w interpretacji i do procesów.

Jedyna forma „charteru", będącą stosunkowo wolną od tego niebezpieczeństwa, jest wymieniony pod punktem 4 kontrakt „brutto" (Gross Charter Form). Ten też typ kontraktu nadawałby się najlepiej dla każdego towarzystwa, stawiającego swe pierwsze kroki w żegludze. Oczywiście, i tu uprzednia kalkulacja handlowa zadecydować by musiała, czy ten rodzaj interesu się opłaci. Nie przesadzając tego, wydaje się przecież, że interes wynajmu stanowić by mógł dobrą drogę pewnego wdrożenia się w interes żeglugowy w obecnych trudnych warunkach.

Możnaby np. zbadać, czy opłaciłoby się na początek zorganizować (na wynajętych okrętach) bądź szeregu podróży z węglem do krajów bałtyckich, bądź jedną lub więcej podróży do Stanów Zjednoczonych ze, zbiorową partją towarów do New Yorku w jedną stronę, a z partją bawełny lub innych towarów w stronę przeciwną.

Gdyby zaś i ten interes miał okazać się na początek za ryzykowny czy za kosztowny, istnieje jeszcze ogromne pole do działania w interesie maklerskim, który wspomniany nawet został na zebraniu Komitetu Organizacyjnego Towarzystwa. Działalność ta, mająca na celu stykanie kupców, poszukujących miejsca ładunkowego, z linjami okrętowemi, poszukującemi ładunku, mogłaby znakomicie wprowadzić nowe Towarzystwo w świat żeglugowy, nietylko wyposażając je w niezbędne doświadczenie i rozległe stosunki, ale nadto przysparzając mu zysków.

Ostateczne konkluzje p. Adama Gostomskiego:

Celem tego artykułu jest nietyle przesadzanie takiej czy innej drogi, jaką nowe Towarzystwo uzna za wskazane obrać w realizacji swych planów, ile przedstawienie — w świetle ekonomicznej krytyki — wszystkich możliwych w tym wypadku dróg: ich korzyści i niedomagań. Nowe Towarzystwo, którego inicjatorzy i organizatorowie są niewątpliwie ludźmi wykształconymi w handlu morskim, obierze z pewnością, czy już obrało, najwłaściwsza z nich. A więc, o ile kalkulacja finasowa zakupu okrętów w tej chwili wypadnie niepomyślnie, nowe Towarzystwo uzna, być może, za wskazane zająć się narazie interesem maklerskim, zdobywając w ten sposób nowe doświadczenie i stosunki oraz wzmacniając swój kapitał. Z kolei, być może, zastanowi się nad możliwością odbycia szeregu zyskownych podróży na statkach w tym celu wynajętych. I dopiero, gdy Towarzystwo z jednej strony wzmocnione zostanie w swój własny kapitał i w nowe doświadczenie, a z drugiej — doczeka się pomyślniejszej konjunktury na rynku frachtowym, przystąpi niewątpliwie do zakupu lub budowy własnych okrętów, mogących wówczas świadczyć wobec świata, a przedewszystkiem wobec nas samych,

o naszej gospodarczej trzeźwości i tężyźnie.

Uwaga: Oto jak autor opisuje, poszczególne typy umów frachtowych.

1. **Bare-boat form** — kontrakt, w myśl którego wynajęty zostaje okręt niewyekwipowany, przyczem wynajmujący musi pokryć wszystkie wydatki związane z przygotowaniem okrętu do podróży, z samą podróżą, a wreszcie z załadowaniem i wyładowaniem towaru i związanemi z tem kosztami.

2. **Time Charter form** — czyli wynajem na pewien przebieg czasu. W myśl tego kontraktu właściciel opłaca zasadnicze wydatki związane z utrzymaniem okrętu (jak podatki, ubezpieczenie, itp.), podczas, gdy wynajmujący płaci za paliwo, oraz koszty związane z podróżą i z przewozem towaru. Najlepiej znana w żegludze europejskiej forma kontraktu „czasowego" przyjęta została na Konferencji Żeglugi Mórz Bałtyckiego i Białego w r. 1912.

3. **Net Charter form** — czyli kontrakt na pewną tylko określoną podróż lub szereg podróży, przyczem porty przeznaczenia wyraźnie są w umowie wymienione. W myśl tego kontraktu wynajmujący opłaca tylko wydatki związane bezpośrednio z podróżą i przewozem towaru, podczas gdy właściciel okrętu pokrywa zasadnicze wydatki „operacyjne" oraz paliwo.

4. **Gross Charter form** — kontrakt wynajmu okrętu polegający na tem, że właściciel liczy zań zwykle pewną ryczałtową stawkę od tony przewiezionego towaru (którego minimum jest oznaczone), przyczem wszystkie wydatki transportowe są w tę stawkę włączone. Jest to typ kontraktu, który najmniej naraża strony, zwłaszcza zaś wynajmującego, na możliwe niedomówienia lub rozbieżność intrpretacji, a stąd — na zatargi i procesy. Dlatego też jest to typ dla nowicjusza w interesie żeglugowym najbezpieczniejszy.

Większość rad p. Adama Gostomskiego jest bardzo cenna. Nie ze wszystkiem można się jednak zgodzić. Droga na morze nie zawsze prowadzi przez maklerstwo okrętowe. Jedno jest jednak pewne: bez własnego maklerstwa nie rozwiniemy własnej floty handlowej, i to należy mieć na oku.

Ciekawy sposób omijania przepisów angielskich.

Jak podaje „Fairplay", angielski komitet doradczy żeglugi handlowej (Merchant Shipping Advisory Comittee) wydał sprawozdanie o przewozach ładunków pokładowych drzewa, w którem zaznacza, że przy wywozie drzewa z portów bałtyckich poza Bałtyk udział statków angielskich wynosi zaledwie 5 proc. Tymczasem przeszło 50 proc. tego drzewa przybywa do Anglji. Jak to jest możliwe, zapytuje sprawozdanie, że Anglicy w imporcie do własnego kraju odstąpili ładunki drzewne innym?

Odpowiedź jest nader interesująca: wszystko polega na stałem, umiejętnem omijaniu angielskich przepisów co do wysokości wolnej burty. Te przepisy są bardzo surowe i pozwalają na wzięcie, zwłaszcza w zimie tylko minimalnej ilości drzewa pokładowego. Przepisy te coprawda obowiązują również statki nieangielskie, o ile zawijają do portów angielskich, lub mają ładunek przeznaczony do nich. Lecz cóż robią armatorzy obcy: każą budować statki szerokie, o wystającem oble, dla zwiększenia stateczności i z obszernemi komorami dla balastu wodnego u spodu statku (z zastosowaniem podwójnego dna i specjalnych skrzyń). Taki statek opuszcza port bałtycki załadowany głęboko, aż do specjalnej linji ładunkowej, przyznanej dla drzewa w państwach bałtyckich. Po przebyciu drogi, przed wejściem do portu angielskiego statek wypompowuje cały balast wodny i wjeżdża do portu chociaż mocno przechylony, jednak z zadośćuczynieniem przepisom angielskim. Wyładowując następnie prócz całkowitej zawartości ładowni również obfity ładunek pokładowy, statek otrzymuje lepszy zysk niż tej wielkości statek angielski i uniemożliwia mu konkurencję.

Jak widać, uchwały kopenhaskie o specjalnej linji ładunkowej dla zimowych ładunków drzewa zaczynają napotykać na opór angielski. Ciekawe jednak, czy Anglicy przeciwko wyżej podanemu sposobowi legalnego omijania przepisów angielskich potrafią się obronić.

Kronika światowa

żeglugi i budowy okrętów.

ŁOTWA.

Powrót koleją załóg handlowych statków niemieckich. W tych dniach przybyły do Rygi koleją z Leningradu w drodze do Niemiec załogi dwunastu niemieckich handlowych statków, które z powodu zamknięcia nawigacji pozostać musiały na zimę w porcie Leningradzkim.

Ruch portu Lipawy. W czasie od 16 do 21 lutego zawinęło 9 statków o łącznej ładowności 4,042 ton rej. netto, odpłynęło zaś 15 o łącz. ład. 9,316 t. rej. netto. Statki na wejściu przywiozły węgla polskiego 585 ton, śledzi 4200 beczek z Lowestoftu, soli 430 ton, fosfatu 500 ton, różnych towarów 225 ton, 2 statki były próżne. Statków na wyjściu było 7 próżnych, 2 wywiozły drzewo, 1 żyto, reszta drobne ładunki.

LITWA.

Ruch portu Kłajpedy. W czasie od 1 do 15 lutego zawinęło 18 statków o łącz. ład. 9,445 t. rej. netto. 3 parowce przywiozły polski węgiel z Gdyni i Gdańska, 2 niemieckie węgiel z Rotterdamu, po jednym parowcu było z żelazem, pirytem i wapieniem. 5 statków zawinęło próżnych. Odpłynęło z portu 13 statków o łącz. ład. 6,669 t. rej. netto, w tem 5 próżnych. Reszta statków wywiozła drobny ładunek, wtem najwięcej lnu i celulozy.

ESTONJA.

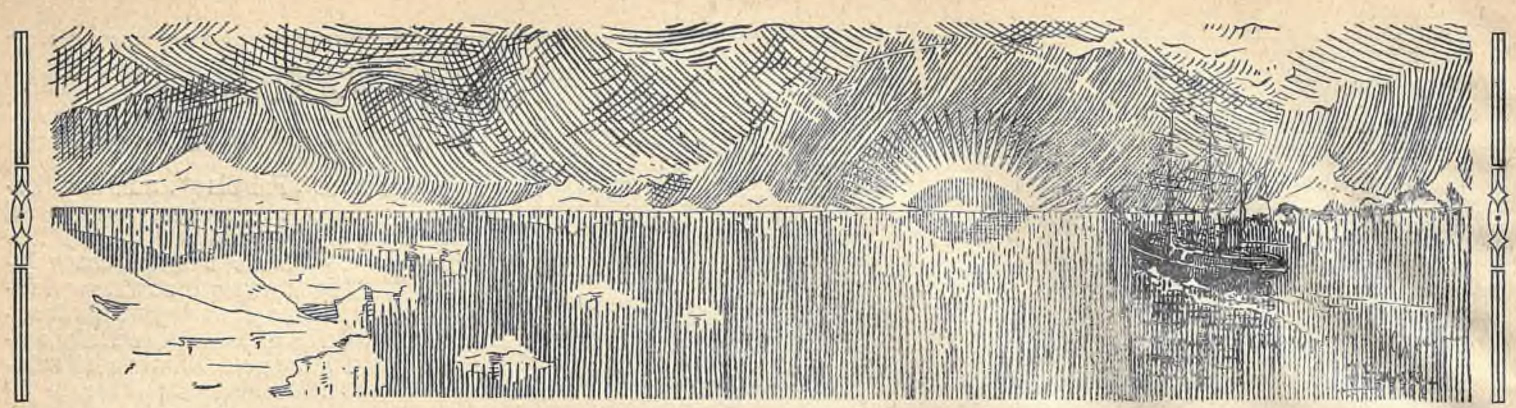
Ożywienie ruchu w porcie rewelskim. Reda rewelska jest pokryta lodem, jednak dostęp do portu podtrzymują bez przerwy łamacze lodów. Port Rewel (Tallinn) jest obecnie bardzo ożywiony, jak zawsze wtedy, gdy port leningradzki jest całkowicie zamknięty, gdyż w tych warunkach Rewel przejmuje jego ładunki, odbywające w takim razie część drogi koleją.

Rynek frachtowy.

Frachty węglowe do Szwecji i Danji bez zmiany, do Rouen 7/6, do Nantes 7/9 za tonę.

Wywóz drzewa do Anglji w dalszym ciągu ożywiony. Frachty do Londynu wynosiły 37/—38 za stand, do Manchesteru 48/, do Amsterdamu 20 fl. za stand; do Dordrechtu 9/ za load sosnowych podkładów, 10/ za dębowe podkłady, do Audorfu 6½ pence za podkład sosnowy, 7½ pence za podkład dębowy.

Wywóz zboża i cukru nadal minimalny. Za tonę zboża do Londynu płacono 10—10/6, do Antwerpji 7—8/, do Rewla żyto 10/6, owies 14—15/. Za tonę cukru do Rewla płacono 11/5—12/.



Podróże morskie i sport wodny

Podróż bez załogi przez Atlantyk.

II.

Żaglowiec Alaina Gerbault „Firecrest“ nie posiada samosterowności w tym stopniu co „Spray“ kapitana Slocuma, jednak również jak i tamten został wyszukany wśród mnóstwa yachtów tej wielkości i nabyty w Anglji, stąd jego angielska nazwa, która została niezmieniona i która oznacza: „świecący grzebień fali“.

„Firecrest“ został zbudowany w Rowhedge (Essex) w r. 1892. Ten stateczek drewniany miał więc w chwili przebycia Atlantyku przeszło trzydzieści lat. Że był nabyty yacht tak stary, polega zapewne nietylko na jego zaletach, jak zapewnia p. Alain Gerbault, lecz również, co zamilcza, na braku środków dla nabycia nowszego. Wśród starych yachtów wybrał więc Gerbault najlepszy i oczywiście dobrze utrzymany „Firecrest“. Podróż tego starego żaglowca w każdym razie bardzo chlubnie świadczy jak o solidarności i trwałości budowy angielskiej yachtów, tak też o wzorowem utrzymaniu i konserwowaniu statku sportowego, bez którego żaglowiec drewniany najlepszej budowy staje się po trzydziestu latach ruderą, niebezpieczna nawet w krótszych podróżach.

„Firecrest“ nie należy do yachtów najmniejszych, przeznaczonych do obsługi przez jedną osobę. Całkowita długość jego wynosi 11 metrów, w linji wodnej zaś 9 metrów. Z ościeniem natomiast długość jego całkowita przenosi 14 metrów. Szerokość największa kadłuba wynosi 2 m. 60 cm.

Jak sądzi Gerbault jest to najwęższy statek, który kiedykolwiek przebył Atlantyk. Zagłębienie „Firecrest“u jest znaczne, wynosząc metr osiemdziesiąt.

Dla porównania wymiary „Spray“a Slocuma: długość 11,2 m., szerokość natomiast 4,32 m., zagłębienie zaś tylko 1,27 m.

Po przybyciu do Nowego Yorku Gerbault wypowiedział zdanie, iż „Firecrest“ jest za wielki dla takiej samotnej podróży. Obsługa i zmiana żagli oraz prowadzenie tego yachtu wymaga zbyt wielkiego fizycznego wysiłku.

Gerbault propaguje typ yachtu o wiele mniejszy, z dwoma żaglami, z którego wygodnie korzystać mogą w podróży 3 osoby. Pierwszy yacht „typu Alain Gerbault“ został zbudowany w Royan nad zatoką Biskajską i przebył w styczniu b. r. podróż z Royan do Rouen. Obecnie odbywa on dalszą podróż wewnętrznemi drogami Francji ku Marsylji, skąd udać się ma do portów Sycylji.

Długość całkowita tego yachtu — 8 m. 50 cm., szerokość 2 m. 80 cm., zagłębienie 1 m. 25 cm.

Jak widać żaglowiec Slocuma jako szerszy i o mniejszem zagłębieniu znalazł w Alain Gerbault zwolennika. Jednak podróż dalszą poprzez Pacyfik odbywa Alain Gerbault nadal na Firecrest. Widocznie ma jednak jakieś doń zaufanie...

Firecrest ma pięć żagli przy ożagleniu typowego rasowego kutra; żagiel wielki, (grot), wiązak (fok), dziobak (kliwer), szczytowy (topsel) i latawiec (bomkliwer wysoko wzniesiony). Podajemy w nawiasie również terminologję zwolenników terminologji holenderskiej.

W razie silnego wiatru Alain Gerbault używał zamiast głównego żagla burznika (trajsla) (sztorm-trajsla).

Wszystkie żagle miał Gerbault stare, co odpokutował przez ciągłe naprawy i łatanie żagli. Dopiero w Nowym Yorku samotny żeglarz nabył sobie nowy komplet żagli i jak widać ze sprawozdania o dalszej podróży nie pracuje nad żaglami od rana do wieczora, jak to czynić musiał przy podróży przez Atlantyk.

(Ciąg dalszy nastąpi.)

Kadłub parowca.

Znany pisarz hinduski Rabindranath-Tagore pod tym tytułem opisuje w swych „Wspomnieniach“ ciekawą próbę stworzenia hinduskiej linji żeglugowej.

Skuszony ogłoszeniem jakiegoś dziennika mój brat, Jotirindra, udał się pewnego popołudnia do hali aukcyjnej, a wróciwszy oświadczył nam, iż kupił za siedem tysięcy rupij stalowy kadłub parowca; potrzeba było jeszcze tylko maszyn i kilku kabin, a parowiec mógł stanąć pod pełną parą.

Brat mój musiał uważać za wielkie upokorzenie fakt, iż rodacy nasi mogą, jak chcą, pracować językiem i piórem, ale nie posiadają ani jednej linji okrętowej. Jak to już opowiadałem, próbował zapalić zapałki dla swego kraju, lecz najusilniejsze nawet tarcie nie mogło ich zmusić do wybuchnięcia. Zaś teraz zapragnawszy puścić w ruch hinduskie parowce, zakupił pusty, stary kadłub statku, kadłub, który w należytym czasie został napełniony nie tylko motorami i kabinami, ale także stratami i ruiną.

A jednak powinniśmy pamiętać, iż wszystkie straty i niepowodzenia, spowodowane jego dążeniami, spadły na niego samego, podczas gdy zysk, pochodzący z doświadczenia, zachowany został dla całego kraju. Takie właśnie niekalkulujące, niewprawne w interesach duchy zalewają pole interesów swego kraju swą działalnością. A mimo, iż zalew ten cofa się prędko, tak prędko, jak prędko przyszedł, pozostawia po sobie użyźniający muł, który wzbogaca glebę.

Kiedy nadchodzi czas żniw, o tych pionierach nikt nie myśli; ale ci, którzy śmiało na jedną stawkę stawiali i przegrywali wszystko za życia, prawdopodobnie po śmierci nie uważają za stratę, iż o nich zapomniano.

Po jednej stronie stała European Flotilla Company, po drugiej mój brat Jotirindra zupełnie sam a do jakich strasznych rozmiarów doszedł bój między temi dwiema handlowemi flotami, ludność Khuny Khulny i Barisalu może nawet dziś jeszcze pamięta. Pod naciskiem konkurencji trzeba było dodawać statek do statku, stratę do straty, gdy tymczasem dochód kurczył się tak, iż wreszcie nie warto było nawet biletów drukować. Złote czasy nastały na statkach pełniących służbę między Khulną a Barisalem. Niedość na tem, że pasażerów przewożono bezpłatnie, ale oprócz tego częstowano ich gratis przekąskami. Później utworzyła się organizacja ochotnicza, która w uroczystym pochodzie z chorągwiami i śpiewami odprowadzała pasażerów do parowców linji hinduskiej. I tak, choć nie brak było pasażerów, wszystkie

inne braki mnożyły się prędko.

Patriotyczny zapał nie wzruszał arytmetyki i podczas gdy entuzjazm coraz wyższym płomieniem buchał do taktu pieśni partjotycznych, dwa razy dwa dawało stale cztery w stanie biernym bilansu.

Jednym z niedostatków, które zawsze prześladują ludzi niezdolnych do interesów jest, że gdy w nich można czytać łatwo jak w otwartej księdze, oni sami nigdy się nie mogą nauczyć odgadywania charakteru innych. Zaś ponieważ poznanie tej słabej strony kosztuje ich całe życie i wszystkie środki, nie mają też możności korzystania z doświadczenia. Tak więc pasażerowie mieli bezpłatne przekąski, po urzędnikach też tego nie było widać, aby głodowali, tylko mój brat miał cały swój zysk w postaci ruiny, której też śmiało w twarz patrzył.

Nadchodzące z terenu działań codzienne biuletyny, donoszące o zwycięstwie, to o klęsce, utrzymywały nas w bezustannem podnieceniu. Aż pewnego dnia przyszła wiadomość, iż parowiec Swadeszi najechał most Howrah i zatonął. Ta strata przekraczała już granice środków mego brata, tak, że nie pozostało mu nic innego jak tylko zwinąć cały interes.

Żegluga wewnętrzna.

Wczesna żegluga tegoroczna.

Temperatura, utrzymująca się wciąż znacznie ponad zerem, wywołała całkowite zniknięcie kry. Nieznaczny ruch jak w dół, tak też w górę rzeki odbywał się już w pierwszej połowie lutego, i to na dłuższych odcinkach (Warszawa—Gdańsk). Pomiędzy Warszawą i Płockiem utrzymywał się również regularny ruch osobowo-towarowy (Zjednoczona Żegluga Polska).

Szluzy Brdy i Noteci uruchomione zostały od 24 b. m. W ten sposób żeglugę tegoroczną na głównych naszych drogach wodnych uważać należy za rozpoczętą. W interesie ogółu jest, ażeby tani i wypróbowany transport towarów wodą rozwinął się w bieżącym roku jaknajbardziej. W związku z wzmagającym się eksportem morskim naszego węgla jest konieczne poczynienie przygotowań do wprowadzenia łamanego frachtu kolejowo-wodnego do naszych portów z przeładunkiem na statki rzeczne w Toruniu i Bydgoszczy. Zwłoka pod tym względem jest niedopuszczalna, gdyż kolej, tory portowe i urządzenia przeładunkowe w portach morskich Gdańsku i Gdyni są przeciążone.

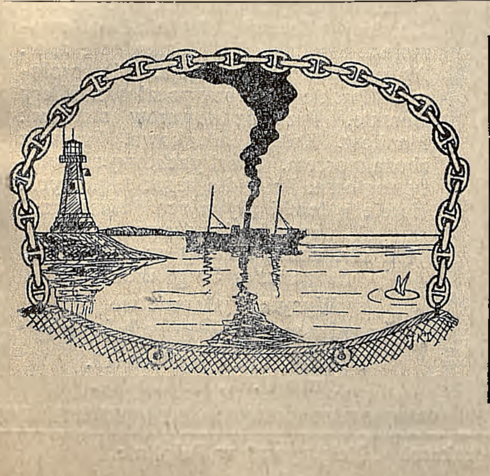
Ruch przez szluzę Einlage w styczniu b. r.

O ile w grudniu r. ub. ruch przez szluzę ustał całkowicie (0 statków i ton) z powodu zamarznięcia Leniwki (Martwej Wisły), o tyle w styczniu daje się już zanotować znaczny ruch. Weszło bowiem do szluzy od strony Żywej Wisły 65 statków o nośności łącznej 11.718 ton, od strony zaś Leniwki (Gdańska) 45 statków o nośności łącznej 5.57? tony. Z tego widać, iż statki dążyły przeważnie z ładunkiem do Gdańska, co wyraża naszą dzisiejsza silną tendencję eksportową (ciąg dalszy jesiennej kampanji eksportowej cukru i zboża). Ze statków, które przybyły od strony Żywej Wisły były 32 bezsilnikowce o nośności 10,742 t., oraz 33 silnikowce o nośności 976 ton.

Wyszło z Leniwki natomiast 13 bezsilnikowców o nośności 4,694 t., oraz 32 parowce o nośności 878 ton. Ilość i tonaż silnikowców w obu kierunkach była prawie jednakowa, wobec czego różnica dotyczy wyłącznie berlinek. Potwierdza to nasze powyższe wywody.

W ruchu od strony Żywej Wisły na pierwsze miejsce wysuwa się transport z obwodów Grudziadzko-Chełmińsko-Bydgoskiego i Warty (28 berl. o nośności 7,462 ton, czyli ok. 70 proc. całego ruchu). Na drugiem miejscu stoją miejscowości wolnomiejskie z 28 drobniejszemi bezsilnikowcami o nośności łącznej 1,744 tony. Obwód Włocławka—Płocka wysłał 1 berlinkę o nośności 447 ton.

W ruchu od strony Leniwki jeszcze więcej górują statki z przeznaczeniem do obwodu Grudziądz—Chełmno—Bydgoszcz. Tych statków jest (berlinek) o łącznej nośności 4595 ton czyli 80 proc. całego ruchu w górę rzeki. Są to berlinki wracające ze swej pomyślnej podróży z cukrem do Gdańska w pierwszych dniach stycznia, lub ostatnich dniach listopada.



Nasz wywóz morzem.

Dane prowizoryczne.

Objaśnienie skrótów: par. — parowiec, żagl. — żaglowiec, żagl. z mot. — żaglowiec z motorem, hol. — holownik, licht. — lichtuga (berlinka) morska, mot. — motorowiec.

Ang. — angielski, belg. — belgijski, duń. — duński, est. — estoński, fr. — francuski, fsk. — fiński, gd. — gdański, hld. — holenderski, lit. — litewski, łot. — łotewski, niem. — niemiecki, norw. — norweski, pol. — polski, szw. — szwecki.

Maklerzy: (Art) — Artus, (B i S) — Behnke i Sieg, (Bg) — Bergenske, (D-S) — Danziger Schiffahrtskontor, (Gw.) — Ganswindt, (Hg.) — Hartwig, (Lcz) — Lenczat (Pw) — Prowe, (Rhd.) — Reinhold.

Liczby oznaczają ładowność statków w tonach netto (1 tona — 2.83 m³).

Wywóz polskiego węgla przez port gdyński.

15 lut.: szw. par. Dalhem 642 do Rönne (Rhd).

16 lut.: niem. par. Tip 765 do Sztokholmu (B i S).

18 lut.: gd. par. Balticum 363 do Malmö (B i S).

20 lut.. szw. par. Erik 123 do Simrishamn (B i S).

Statki powyższe wywiozły łącznie 4451 ton węgla.

Wywóz polskiego węgla przez port gdański. (16—22 lutego)

16 lut.: duń. par. Scandia 1092 do Koldingu (B i S), szw. par. Cecil 776 do Sztokholmu (B i S).

17 lut.: szw. par. Mazedonia 932 do Göteborgu (B i S), duń. par. Hadsund 1163 do Rouen (Bg), duń. par. Slesvig 864 do La Rochelle (B i S), szw. par. Skandinavik 1411 do Helsingborgu (Bg), szw. par. Ludwig Peyron 774 do Sztokholmu (B i S).

18 lut.. szw. par. Mars 854 do Göteborgu (B i S), szw. par. Gunlög 774 do Sztokholmu (B i S), norw. par. Freykoll 696 do Wisby (B i S), szw. par. Bengt 288 do Karbekminde (B i S).

19 lut.: duń. par. Smut 1089 do Kopenhagi (Rhd), niem. par. Maron 303 do Kopenhagi (D — S), szw. par. Pan 526 do Göteborgu (B i S), szw. par. Tyr 434 do Oxelösundu (B i S), szw. par. Sverker 234 do Bantholmu (Rhd), szw. par. Ester 893 do Karlskrony (B i S), szw. par. Ethel 907 do Udevalli (B i S), szw. par. Ernst 880 do Göteborgu (B i S).

20 lut.: szw. par. Edvard 717 do Norrköpingu (B i S), duń. par. Grönsund 1502 do Nantes (Bg), łot. par. Latvija 342 do Lipawy (Bg).

21 lut.: szw. par. Amity 537 do Szczecina (Bg), duń. par. Roma 707 do Kopenhagi (B i S).

22 lut.: niem. par. Altheidelberg 671 do Kopenhagi (Art), duń. par. Farö 277 do Struer (Jörgensen), duń. par. Bothal 1223 do Kopenhagi (Rhd).

Statki powyższe wywiozły łącznie 48,000 ton węgla.

Wywóz polskiego drzewa przez port gdański. (16—22 lutego).

16 lut.. niem. par. Charlotte 378 do Grangemouth (D — S).

17 lut.: szw. par. Castor 421 do Sunderlandu (Bg), niem. par. Silvia 598 do Horsensu z podkładami (Pwe), niem. par. Emma Hanbuss 429 do Gandawy (D — S), niem. par. Woglinde 1193 do Southampton z podkładami (B i S). niem. par. Diana 638 do Gandawy (D — S)

18 lut.: szw. par. Askania 404 do Antwerpji z drz. i tow. (Pwe), duń. par. Ragnhild 678 do Kardyfu (Shaw), duń. żagl. z mot. Philipp 158 do Odense i Aarhus (Bg), niem. par. Hildegard 879 do Grangemouth (B i S).

19 lut.: niem. hol. Diomedes z licht. Oldenfelde 675 i Borgfelde 690 do Am-

sterdamu (D — S), niem. hol. Luise Schupp 6 z licht. Unterweser 19 835 do Harburga (D — S). duń. par. Svanhild 764 do Manchesteru z tow. i drz. (Rhd).

20 lut.: niem. par. Hinrichs 308 do Harburga z podkładami (Pwe), ang. par. Coralstone 955 do Londynu (Shaw), niem. par. Diana 725 do Audorfu (D — S), niem. par. Bianca 737 do Harburga (D — S).

22 lut.: niem. par. Elsa Zelck 731 do Manchesteru (Bg).

Statki powyższe wywiozły łącznie 34,500 m³ drzewa.

Wywóz polskiego zboża przez port gdański. (16—22 lutego).

17 lut.. niem. par. St. Lorenz 343 do Rygi z cukrem i zb. (Lcz).

19 lut.: duń. par. Daneseld 724 do Londynu ze zb. i tow. (Bg), niem. par. Finniand 246 do Malmö (Bg), niem. par. Sensal 309 do Antwerpji ze zb. i tow. (B i S), niem. żagl. z mot. Ingeborg 84 do Malmö (Bg).

20 lut.: niem. par. Orlando 628 do Abo ze zb. i tow., niem. par. Marianne 472 do Limerick (Wolff), duń. par. Njord 283 do Randersu (Jörgensen).

Statki powyższe wywiozły łącznie 5 000 ton zboża.

Wywóz polskiego cukru przez port gdański. (16—22 lutego).

17 lut.: niem. par. St. Lorenz 343 do Rygi z cukrem i zb. (Lcz).

Statek powyższy wywiózł 500 ton cukru.

Wywóz polskich produktów naftowych przez port gdański. (16 22 lutego).

17 lut.. niem. hol. Stier z licht. cysternową V654 do Amsterdamu z gazoliną (Nordd. Lloyd).

Statek powyższy wywiózł 1,200 ton gazoliny.

Ruch okrętowy w porcie gdańskim.

Ruch okrętów przewidywany.

Do Gdańska zawinął, zawinie data	skąd	Z Gdańska odpłynie dokąd	data	Nazwa okrętu	Towarzystwo okręt. wzgl. makler
1. 3.	z Lipawy	do Nowego Jorku	2. 3.	Lituania	Baltic-America-Line
22. 3.	„	„	23. 3.	Estonia	„
2. 3.	„ Hull	„ Hull	5. 3.	Kowno	Ellerman i Wilson
8. 3.	„ Londynu	„ Londynu	12. 3.	Smoleńsk	Lines Agency Coy Ltd.
15. 3.	„ Hull	„ Hull	19 3.	Kowno	„
2. 3.	„ Londynu	„ Kłajpedy i Lipawy	3. 3.	Baltara	United Balt. Corp.
6. 3.	„ Lipawy	„ Londynu	6. 3.	„	„
9. 3.	„ Londynu	„ Kłajpedy i Lipawy	10. 3.	Baltriger	„
13. 3.	„ Lipawy	„ Londynu	13. 3.	„	„
16. 3.	„ Londynu	„ Kłajpedy i Lipawy	17. 3.	Baltara	„
20. 3.	„ Lipawy	„ Londynu	20. 3.	„	„

Wodostany Wisły.

Luty Daty:	19	20	21	22	23	24	25
Kraków	—220	—212	—198	—192	—120	— 24	— 28
Zawichost	157	161	167	163	150	167	205
Warszawa	173	175	175	175	180	183	188
Płock	166	163	169	171	174	181	188
Toruń	180	184	185	190	195	201	214
Fordon	187	192	193	196	202	205	215
Tczew	188	188	190	195	196	206	209
Ujście (Schiewenhorst)	232	238	232	234	230	220	238

Redaktor Józef R. Klejnot. Nakładem wydawnictwa „Żeglarz Polski". Odbito w drukarni „Pielgrzyma" w Pelplinie.